



BOLETÍN

FAL

ISSN 1564-4243

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

El ciclo marítimo y los vaivenes después de la crisis

Resumen

El ciclo marítimo ha marcado el devenir del *shipping* con una regularidad notoria, y está claramente vinculado con el ciclo de la actividad económica general. En particular, la crisis financiera y económica que sacudió al mundo desde 2008 afectó tanto al comercio mundial como al nivel de actividad económica, impactando sobre el transporte marítimo.

Aunque este documento se enfoca en el segmento de los contenedores, el impacto sobre el transporte marítimo internacional fue generalizado. Los efectos han variado de signo e intensidad durante los últimos tres años. Inicialmente el impacto fue negativo e intenso, frente a lo cual la industria asumió una estrategia precautoria-optimista, con el doble objetivo de sortear de la mejor manera los efectos negativos de la crisis y de quedar bien posicionada frente a una futura recuperación del comercio. Posteriormente ocurrió una fase de recuperación que confirmó que las medidas adoptadas habían sido eficientes, aunque la industria regresó demasiado rápido al optimismo. Finalmente, desde el tercer trimestre de 2010, en particular, comenzó una nueva fase descendente, la que se profundizó en lo que va de 2011.

Introducción

La actividad del *shipping* está normalmente condicionada por la interacción de dos ciclos: el económico (*business cycle*) y el marítimo (*shipping cycle*).

"Business cycles are a type of fluctuation found in the aggregate economic activity of nations that organize their work mainly in business enterprises: a cycle consists of expansions occurring at about the same time in many economic activities, followed by similarly general recessions,

El presente boletín FAL analiza el ciclo marítimo y su incidencia en el ciclo de la actividad económica general. En particular, el documento analiza la crisis financiera y económica que sacudió al mundo desde 2008 afectó tanto al comercio mundial como al nivel de actividad económica, impactando sobre el transporte marítimo.

Aunque este documento se enfoca en el segmento de los contenedores, el impacto sobre el transporte marítimo internacional fue generalizado.

Las autoras del presente boletín son Georgina Cipoletta Tomassian y Maricel Ulloa Sepúlveda de la Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL.

Para mayores antecedentes, contactar a: trans@cepal.org.



Resumen



Introducción



I. La crisis económica mundial y sus efectos sobre la demanda de transporte



II. Oferta: crecimiento de la flota



III. Oferta, demanda y fletes marítimos de contenedores



IV. Bibliografía



NACIONES UNIDAS

CEPAL

contractions, and revivals which merge into the expansion phase of the next cycle."¹ El ciclo económico es un fenómeno ondulatorio de fluctuaciones que afectan sistemática y simultáneamente (co-movimiento) a diferentes variables, tales como el producto agregado, el nivel de precios, los productos sectoriales, los agregados monetarios, la tasa de interés, la rentabilidad de las empresas, etc. La secuencia de expansiones, recesos, contracciones y recuperaciones se manifiesta en forma recurrente, pero no periódica: aunque los ciclos repiten su ocurrencia, éste no obedece a un patrón fijo; con lo que se diferencia de otras fluctuaciones como las estacionales, que son recurrentes y con ritmo fijo, y los cambios estructurales y los contingentes, que no presentan recurrencia ni ritmo.

De manera similar, el ciclo marítimo puede ser definido como una cierta secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios de los mercados marítimos, que en la teoría económica es asimilado a una telaraña en la que el precio y el producto tienen un comportamiento cíclico: en un período determinado, el precio se encuentra encima del nivel de equilibrio (n. de e.), provocando que la cantidad ofrecida en el próximo período esté por encima del n. de e. Seguidamente, cuando esto último ocurra, generará que el precio se sitúe por debajo del n. de e., y así sucesivamente ².

En el ciclo marítimo se combinan la acción de los incentivos de precios y la típica inelasticidad de la oferta de este mercado. De hecho, el ciclo opera debido a que existe una falta de simultaneidad entre la producción de buques (cambios en la oferta) y el dinamismo de la demanda exógena (reaccionan los cambios en los precios, la producción y el comercio). Es decir, ante una situación de precios bajos (fletes bajos), en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguace (*scrapping*) más cantidad de buques; por lo que cuando la demanda aumenta y se requieren más servicios de transporte, ocurre que la oferta (en cantidad de buques y/o de disponibilidad de capacidad efectiva de transporte) no está en condiciones de responder rápidamente, ocasionando que los fletes suban, y recomience la construcción, provocando posteriormente una sobreoferta, la baja de fletes, etc.

Resulta evidente que las fluctuaciones del ciclo económico condicionan significativamente la acción del ciclo marítimo, puesto que determinan los volúmenes comercializados que constituyen la demanda de transporte.

Tal secuencia de interacciones ha ocurrido en la historia económica reiteradamente, siendo objeto de estudio de la macroeconomía y de la economía marítima. El último episodio desatado a nivel internacional comenzó

a mediados de 2008, a partir del cual el mundo se vio convulsionado por una serie de acontecimientos históricos que afectaron generalizadamente a todas las economías del globo, perturbando asimismo el sendero de crecimiento del sector marítimo. Desde entonces, y durante 6 semestres, la economía y el transporte, en general, fueron sacudidos por los vaivenes de la crisis internacional originada en las economías más desarrolladas, la que tomó fuerte expresión y extensión global desde principios del 2009. Ello aconteció en el marco de un proceso expansivo del sector marítimo, con fuertes inversiones en equipamiento y en infraestructura que siguieron a un importante crecimiento de la demanda de transporte y servicios logísticos, ocurrido en los años previos. Con la crisis —especialmente desde inicios de 2009— se observaron señales de sobre-tonelaje, la mayoría de los proyectos portuarios de expansión fueron revisados o suspendidos, los precios de la actividad presentaron fuertes caídas y la proporción de buques amarrados sin trabajo aumentó; generando todo ello mucha preocupación respecto al futuro inmediato.

I. La crisis económica mundial y sus efectos sobre la demanda de transporte

En 2009, el mundo se vio convulsionado por los efectos de la crisis iniciada el año anterior, que afectaron generalizadamente a todas las economías mundiales, perturbando asimismo el sendero de crecimiento del sector marítimo. La economía y el transporte, en general, fueron fuertemente sacudidos por los vaivenes de la crisis internacional originada en las economías más desarrolladas, la que tomó fuerte expresión y extensión global en aquel año, como continuidad del proceso iniciado a mediados del 2008.

El gráfico 1 exhibe las variaciones del PIB (GDP) en las distintas regiones del mundo entre 2008 y 2010. Frente a un crecimiento generalizado durante el 2008, en 2009 puede apreciarse el efecto más notorio de la crisis, que es la caída de la actividad económica mundial del orden del 2,2%, la que afectó especialmente a las economías más desarrolladas (con una baja del 3,6%). El conjunto de los países en desarrollo se mantuvo positivo con un crecimiento de 1,7%; sin embargo, si no se contara en dicha cifra la participación de India y China, mostraría una caída del 0,9%. América Latina y el Caribe, por su parte, tuvo una caída de 1,8%. En 2010, el PIB volvió a crecer en todas las regiones analizadas.

La caída de la actividad económica se vio acompañada de una fuerte baja del comercio internacional.

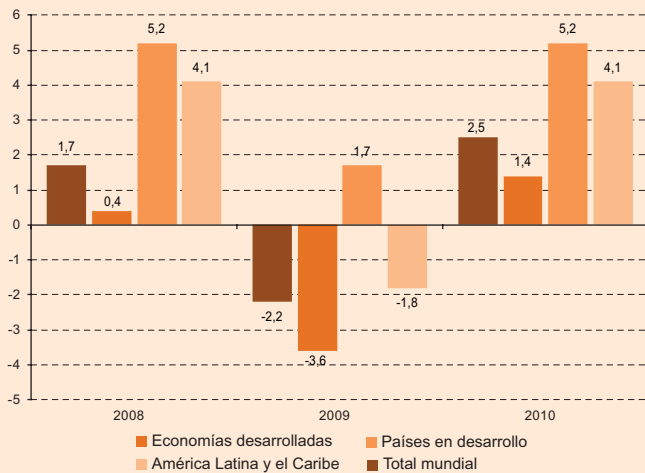
El comercio total de mercancías por valor totalizó en 2009 unos USD 12,4 billones, medido por el valor FOB de las exportaciones en la frontera de cada país, alcanzando una caída del 22,4% comparado con el año 2008. El mayor exportador de 2009 fue China con un total

¹ Burns, A., and W. Mitchell (1946).

² Sánchez, Ricardo. (2004). Para mayores referencias, ver también: Sánchez, Ricardo J. and Bart Boon (2006) y Scarsi, Roberta (2007).

de USD 1,2 billones, seguido de Alemania (hasta entonces el primer exportador mundial) con USD 1,13 billones, y los Estados Unidos con 1,06 billones de dólares. Este último fue el mayor importador del mundo, con 1,6 billones en 2009. En 2009, los Estados Unidos tuvieron un déficit comercial de USD 549 mil millones, mientras que China y Alemania registraron superávits de 198 y 200 mil millones de dólares estadounidenses respectivamente.

GRÁFICO 1
VARIACIÓN DEL PIB POR REGIÓN, 2008-2010



Fuente: CEPAL, Naciones Unidas (2010).

En 2010 el comercio mostró una fuerte recuperación después de la caída del 2009, tal como muestra el siguiente gráfico que representa la evolución mensual del comercio en valor.

GRÁFICO 2
COMERCIO TOTAL MENSUAL DE MERCANCÍAS^a, 2008-2010
(Billones de dólares)^b



Fuente: Maricel Ulloa S. sobre la base de WTO.

^a Corresponde a la sumatoria de 70 países.

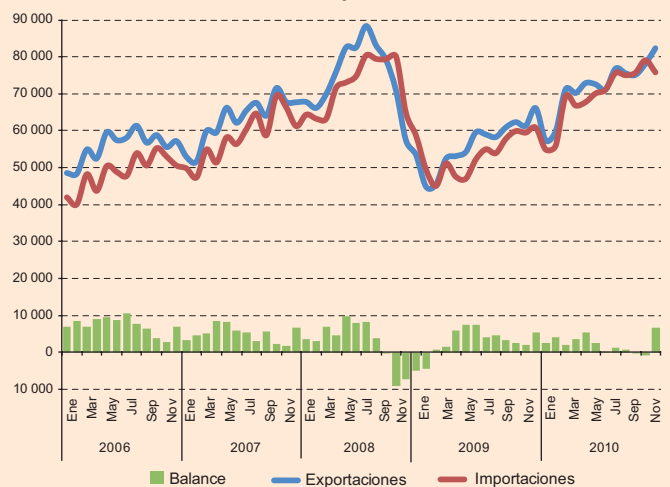
^b 1 billón de dólares = USD 1 * 1012.

Como se puede apreciar en el gráfico 2, el valor del comercio aumentó alrededor de un 17% durante el último trimestre

de 2010 comparado con el mismo trimestre de 2009, de acuerdo con la información disponible de alrededor de 70 países que representan más del 90% del comercio mundial de mercancías. No obstante, hacia finales del año el valor estaba por encima del nivel pre-crisis de diciembre 2008.

El gráfico a continuación presenta la evolución actual del comercio de mercancías—importaciones y exportaciones—de América Latina y el Caribe desde 2006 hasta finales de 2010, mostrando las fuertes contracciones de la última crisis y la recuperación de esta misma.

GRÁFICO 3
COMERCIO EN VOLUMENES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2006-2010

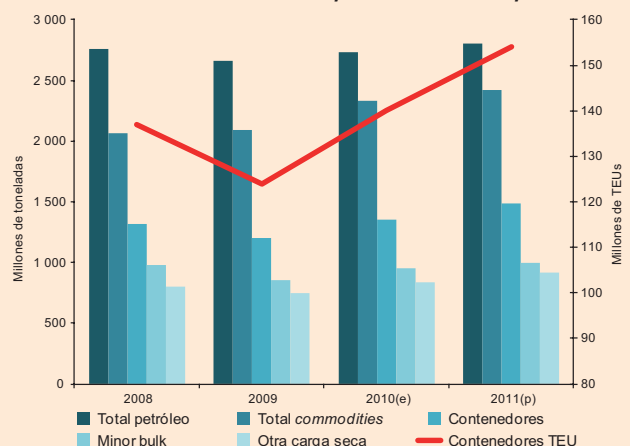


Fuente: DCII / CEPAL, Naciones Unidas.

Nota: En millones de dólares.

El volumen de comercio marítimo, a nivel mundial, ha aumentado desde el año 2010 (gráfico 4), con una notoria recuperación para el sector de los contenedores, y una más ligera para el resto de las cargas, pero observándose un crecimiento en todos los rubros.

GRÁFICO 4
COMERCIO GLOBAL MARÍTIMO, EN TONELADAS, 2008-2011



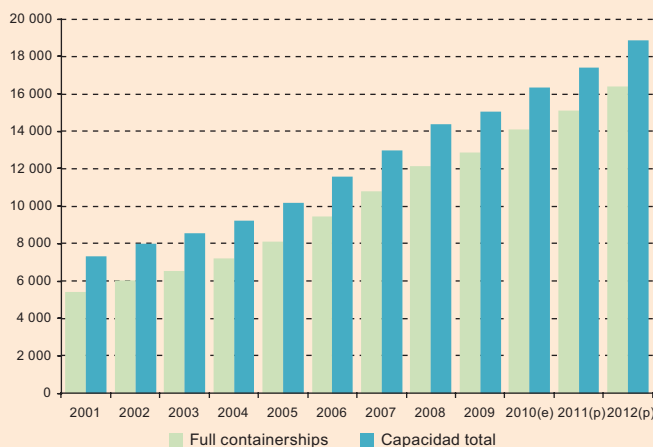
Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., sobre la base de Clarkson, varios números.



II. Oferta: crecimiento de la flota

La oferta de transporte marítimo de contenedores, de acuerdo a la capacidad total dispuesta, ha crecido notoriamente en los últimos años, tal como puede apreciarse en el gráfico a continuación.

GRÁFICO 5
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA PORTACONTENEDORES, 2001-2012



Fuente: Ricardo J. Sánchez sobre la base de datos de ci-online.

El cuadro 1 presenta información de la flota operativa al 31 de diciembre de 2010, para la flota mundial de contenedores. Respecto a esta, se observan solamente los celulares, con 4.849 unidades y una capacidad estática de transporte de 14,28 millones de TEUs.

CUADRO 1
FLOTA OPERATIVA AL 31 DE DICIEMBRE DE 2010

Contenedores	Barcos	Sobre total	Capacidad (TEU)	Sobre total
100-1 999	2 362	48,7%	2 498 216	17,5%
2 000-2 999	718	14,8%	1 821 452	12,8%
3 000-3 999	322	6,6%	1 098 580	7,7%
4 000-5 099	680	14,0%	3 074 686	21,5%
5 100-7 499	432	8,9%	2 637 656	18,5%
7 500-10 499	264	5,4%	2 262 471	15,8%
10 500-15 500	71	1,5%	884 798	6,2%
Total	4 849		14 277 859	

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a abril de 2011.

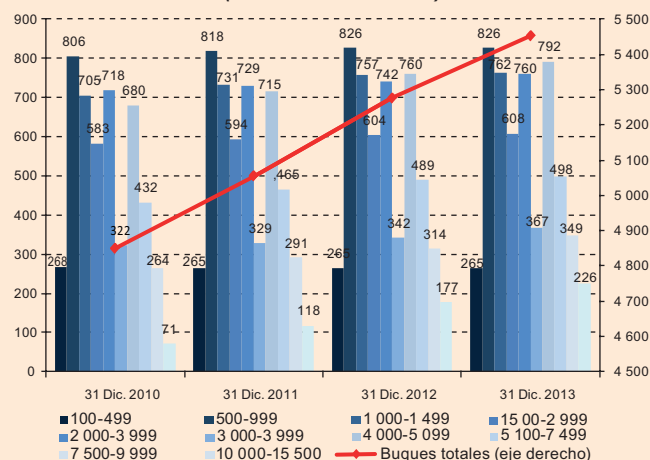
La flota futura continuará creciendo a un ritmo destacado, tanto en cantidad de barcos como en capacidad de transporte. De acuerdo a las órdenes de construcción naval vigentes a la misma fecha, los gráficos 6 y 7 muestran la evolución esperada de la flota de portacontenedores hasta el año 2013, bajo el supuesto de que no existiera *scrapping*.

Las figuras mencionadas ilustran claramente la gran incorporación de buques nuevos que se espera para los próximos años, a la flota mundial.

Como se aprecia, la flota mundial al cierre de 2001 será de un 21,3% mayor a la del primer año de la crisis (2008) y un 104% más grande que la del inicio de la fase ascendente anterior (2003). Ello implica que entre 2003 y 2011 la flota creció un 9,3% promedio anual.

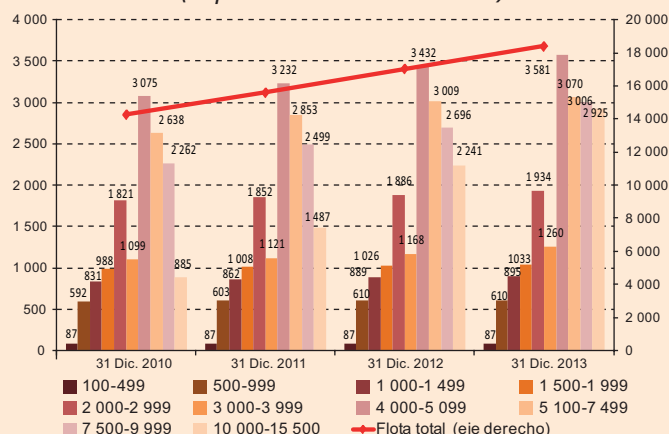
Por otra parte se espera que, a finales de 2013, se haya expandido desde los 5.055 barcos (a diciembre de 2011) a 5.453 (a diciembre de 2013) y la capacidad de transporte pase de 15,6 millones de TEUs a 18,4 millones de TEUs entre las mismas fechas.

GRÁFICO 6
FLOTA PORTA-CONTENEDORES, PREVISTA AL FINAL DE CADA PERÍODO (Número de barcos)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a abril de 2011.

GRÁFICO 7
FLOTA PORTA-CONTENEDORES, PREVISTA AL FINAL DE CADA PERÍODO (Capacidad en miles de TEUs)

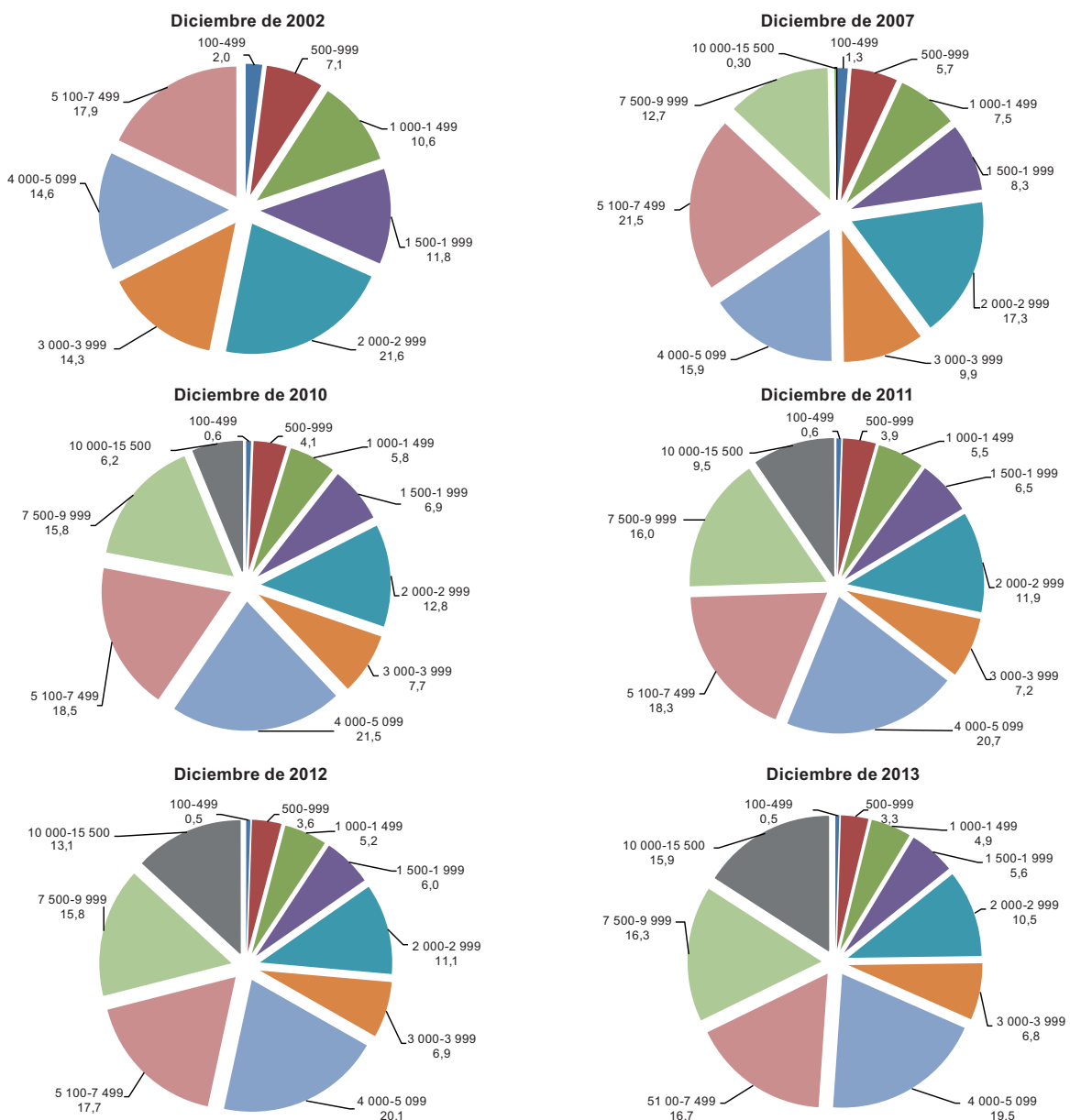


Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a abril de 2011.

El gráfico 8 muestra la evolución de la flota de 2002, 2007 y 2010 y la flota esperada para los siguientes 3 años. En éste se puede notar como la concentración de capacidad por tamaño de buque va aumentando. A partir del año 2007 se observa la inclusión de nuevos con capacidades muy superiores a los ya existentes, cuya representación para dicho año es por debajo del 0,5%. Sin embargo

para finales de este año se espera que para éste tipo de buques (10.000 TEUs y más) esta representación alcance 9,5% y que para el año 2013 sea cercano al 16% de la flota total. Por otra parte, en los casos de buques con menores capacidades tales porcentajes de representación, entre el año 2002 y 2013, se espera que bajen entre un 1,5% a un 11,1% de acuerdo a las diversas segregaciones.

GRÁFICO 8
EVOLUCION ESPERADA DE LA FLOTA
(En porcentajes)



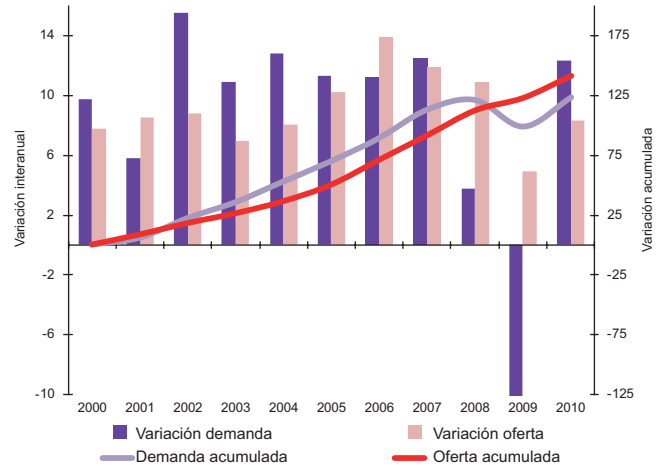
Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a abril de 2011.

III. Oferta, demanda y fletes marítimos de contenedores

En la presente sección se exhibe la relación histórica y esperada entre la capacidad ofrecida y demandada de transporte, en términos de variaciones interanuales y su acumulación en el tiempo. El siguiente cuadro resume los movimientos de oferta y demanda.

En primer lugar, el gráfico 9 exhibe el cambio interanual de la oferta y la demanda de transporte de contenedores entre los años 2000 y 2010, en porcentaje. En el gráfico, además, se representa el cambio acumulado de ambas variables, con respecto al año 2000. Se observa que la oferta acumulada creció por sobre la demanda hasta el año 2003. A partir de aquel año, la demanda de transporte acumuló un crecimiento por los siguientes cinco años (que es compatible con las alzas de los precios de los fletes que se pueden apreciar en el gráfico 10). Es posible observar que, en el año 2008, ambas curvas convergen. A partir del año 2009 se puede percibir que la oferta sobrepasa a la demanda, evidenciándose así el comienzo de la sobreoferta de transporte de contenedores.

GRÁFICO 9
CONTENEDORES: DEMANDA VS. OFERTA, 2000-2010
(En porcentajes)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., sobre la base de Clarkson, varios números.

Nota: (e) dato estimado.

CUADRO 2
OFERTA Y DEMANDA
(Actualizado a febrero de 2011)

Comercio/demanda de transporte (millones de TEUs)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011(p)	2012(p)
Ruta transpacífica	18,4	20,2	21,1	20,5	18,4	20,3	22,1	23,8
Lejano Oriente-Europa	12,2	14,5	16,9	16,8	15,2	17,1	18,6	20,0
Ruta transatlántica	5,9	6,1	6,5	6,3	5,0	5,5	6,0	6,2
Norteamérica/Europa/Lejano Oriente y Medio Oriente/ISC	9,7	10,5	12,8	14,3	14,4	16,0	17,6	18,9
Rutas norte-sur	17,6	18,7	20,6	22,4	21,1	24,0	26,6	28,3
Otras rutas	41,9	47,5	53,1	56,3	50,4	56,5	62,1	69,3
Total	106	118,0	131,0	137,0	124,0	140,0	153,0	167,0
% variación	10,60%	11,2%	11,4%	4,3%	-8,9%	12,1%	10%	8,8%
Capacidad/oferta de transporte (miles de TEUs)	2005	2006	2007	2008	2009	2010(p)	2011(p)	2012(p)
Portacontenedores	8 126	9 458	10 781	12 154	12 885	14 122	15 103	16 410
Multipropósito	1 036	1 086	1 162	1 229	1 244	1 303	1 420	1 528
RO-RO	380	381	377	378	362	325	332	340
Liner	65	65	57	52	41	36	31	30
Otros	557	579	575	553	539	536	538	543
Total	10 163	11 569	12 952	14 358	15 074	16 342	17 325	18 851
% variación	8,00%	13,6%	11,8%	10,9%	5,0%	8,4%	6,0%	8,2%
Variación respecto al período anterior	2005	2006	2007	2008	2009	2010(p)	2011(p)	2012(p)
Volúmen en comercio (demanda de transporte)	10,6%	11,2%	11,4%	4,3%	-8,9%	12,1%	9,7%	8,8%
Capacidad flota (oferta de transporte)	8,0%	13,6%	11,8%	10,9%	5,0%	8,4%	6,0%	8,2%
Balance	3%	-2%	-0%	-7%	-14%	4%	4%	1%

Fuente: Maricel Ulloa S., sobre la base de Clarkson (C), varios números.

Nota: datos al cierre de cada período, (p) dato proyectado.

Durante el período inter-crisis (2002-2008) se verificó una fase creciente de los precios del transporte por agua. Sin embargo, la situación cambió notoriamente el tercer trimestre de 2008, como podrá verse en los gráficos posteriores que presentan la evolución de los precios del transporte marítimo de contenedores, y que se resume en el cuadro a continuación.

**CUADRO 3
PERÍODOS DE ALZAS Y CAÍDAS DE FLETES
DE CONTENEDORES**

Períodos de ascensos

Tercer trimestre de 2002 al cuarto trimestre de 2004: ascensos desde un 29% para la ruta Asia – Estados Unidos, hasta un 66% para la ruta Asia – Europa.

Primer semestre de 2007 a segundo trimestre de 2008: ascensos desde un 5% para la ruta Europa – Estados Unidos, hasta un 50% para la ruta Asia – Europa.

Tercer trimestre de 2009 a tercer trimestre de 2010: ascensos desde un 5% para la ruta de Asia – Estados Unidos, hasta un 60% para la ruta de América Latina (costa este), que muestra la recuperación después de la crisis. (Cabe destacar que a contar del año 2010, no se tiene información de las principales rutas del mundo)

Períodos de descenso

Primer trimestre de 2001 al segundo trimestre de 2002: caídas de hasta un 40% para la ruta Asia – Europa.

Tercer trimestre de 2008 a segundo trimestre de 2009: caídas generalizadas (hasta un 90% para la ruta Asia – Europa, aunque para el caso de las rutas de Europa – Estados Unidos y Asia – Europa las caídas se produjeron en el primer trimestre de 2008).

Cuarto trimestre de 2010: caídas cercanas a un 50%, para todas las rutas de América Latina. (Cabe destacar que a contar del año 2010 no se tiene información de las principales rutas del mundo)

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., DRNI / CEPAL, Naciones Unidas.

El gráfico 10.A muestra los cambios de los fletes de contenedores en el período 2001-2011, en el que se aprecia que aquellos expresaron una ligera baja durante el tercer trimestre de 2008, con excepción de la ruta entre Asia y Estados Unidos, la que se mantuvo al alza.

Sin embargo, las rutas de salida de América Latina, tanto las costas este, oeste y norte de América del Sur y también desde América Central, mostraban una ligera disminución (entre 4% y 6%) por primera vez en cinco trimestres, aunque todavía entre 50% y 70% por encima del punto más bajo de la serie en el primer trimestre de 2002. En los tres trimestres siguientes, los precios se desplomaron: con excepción de las rutas Norteamérica/Europa y Asia/Europa, todos los precios quedaron por debajo de su situación en el punto menor del ciclo (el primer trimestre de 2002).

El gráfico 10.B exhibe la misma información en el período de la crisis, desde 2008 en adelante.

Como puede apreciarse en ambos gráficos, a partir de mediados de 2009 los fletes tomaron un rumbo alcista y permitieron una recuperación promedio del 20% en las principales rutas del mundo.

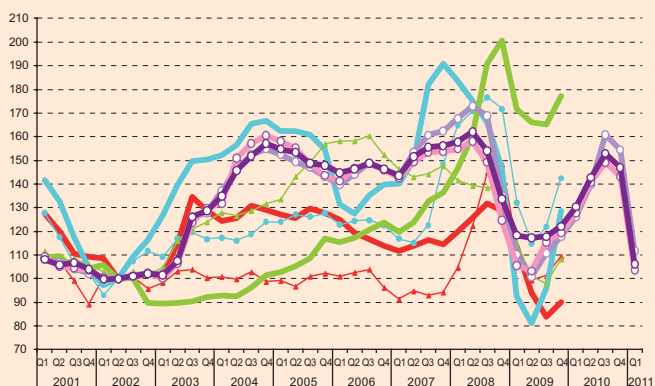
El proceso de recuperación de los niveles de fletes se mantuvo firme durante el año 2010 alcanzando un máximo entre el tercer y cuarto trimestre, cuando comenzaron a declinar.

Si bien existen importantes dificultades para estimar un nivel promedio general, estimamos que aproximadamente se habría ubicado en un valor índice de 100 a mediados de 2009 y un 169 al inicio del cuarto trimestre de 2010.

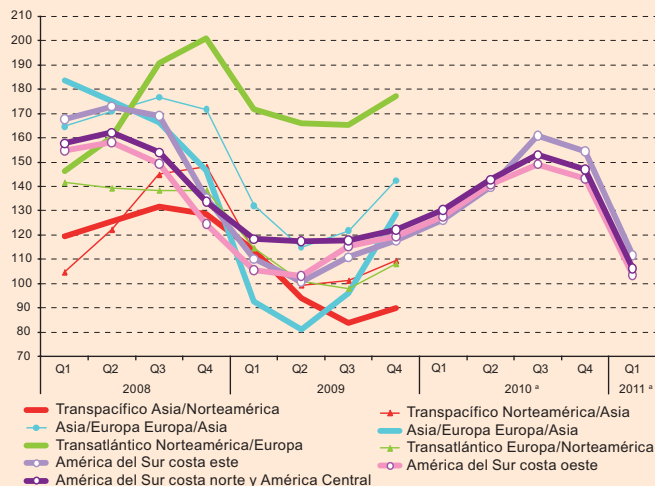
En América Latina el proceso fue similar, alcanzando incrementos desde un 45% a un 60% entre las mismas fechas.

El aumento del nivel de precios del transporte internacional por mar fue promovido por una importante recuperación del comercio internacional, y adecuadamente atendido por una flota que estaba ampliamente preparada para absorber tal crecimiento y mucho más. Sin embargo, es posible que las señales alentadoras de salida de la crisis y la recuperación del comercio hayan promovido más expectativas, las que terminaron generando una reacción de *over-shooting*.

**GRÁFICO 10
FLETES DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES
(Índice 2001-2011, Base 2002=100)**
A.



B.



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre la base de información de Containerisation International, para las rutas entre Asia, Estados Unidos y Europa, y relevamiento propio para los fletes de exportaciones de contenedores desde América Latina. Nota: Obsérvese que el relevamiento regular de información de fletes que publicaba Containerisation International dejó de hacerse a finales del año 2009.

IV. Bibliografía

- Alphaliner, Weekly Newsletter, varios números.
- Clarkson Research Services Limited (A), Container Intelligence Monthly, varios números.
- ___ (B), Dry Bulk Trade Outlook, varios números.
- ___ (C), World Fleet Monitor, varios números.
- Drewry Shipping Consultants Ltd., Shipping Insight: Monthly Analysis of the Shipping Markets, varios números.
- Dynamar B.V., DynaLiners Annex: Weekly news summary, analysis and commentary on liner shipping, varios números.
- Ffrench-Davis, Ricardo (2004), "Políticas Nacionales y Crisis Financieras", en: *El Desarrollo Económico en los Albores del Siglo XXI*; J.A. Ocampo Ed.; CEPAL, Naciones Unidas.
- ___ (2003), "Políticas Económicas, Desarrollo Nacional y Crisis Financieras". *Revista Economía y Desarrollo*, N° 1, Vol.132. La Habana, enero-junio.
- Cipoletta Tomassian, Georgina y Ricardo J. Sánchez (2010): La industria del transporte marítimo y las crisis económicas; *NRID Series 149, UNECLAC Santiago, Chile*.
- Fearnleys, Review, varios números.
- Ocampo, José A. (2004): *El Desarrollo Económico en los Albores del Siglo XXI*; CEPAL, Naciones Unidas.
- Pérez Salas Gabriel, Ricardo J Sanchez, Faúndez, S., and Gordon Wilmsmeier(2009): Commodity freight rates: "What the cargo will bear"?; *IAME 2009 Copenhagen Conference Proceedings*.
- Sánchez, Ricardo J. (2004), Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente. *NRID Series 82, UNECLAC Santiago, Chile*.
- Sánchez, Ricardo J. and Bart Boon (2006): Maritime shipping cycles, evidence and impact on Latin America UNECLAC *NRID Working paper*, July 2006, Santiago Chile.
- Scarsi, Roberta (2007): The bulk shipping business: market cycles and shipowners' biases. *Maritime Policy & Management, Volume 34, Issue 6 December 2007*, pages 577 - 590.
- Stopford, M. (1997): *Maritime Economics (2nd ed.)*. Routledge, London.
- UNCTAD, Review of Maritime Transport, varios números.